

ROMA RISORSE PER ROMA

# 15 MUNICIPI 15 PROGETTI per la città in 15 MINUTI

progetti di riqualificazione dello spazio pubblico

## MUNICIPIO XV - LABARO

RIQUALIFICAZIONE DEGLI SPAZI APERTI

# MASTERPLAN

02\_ANALISI

**Roma Capitale**  
Assessore all'Urbanistica: Maurizio Veloccia  
Assessore al Decentramento, Partecipazione e Servizi al Territorio per la Città dei 15 minuti: Andrea Catarci  
Direttore Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica: Gianni Gianfrancesco  
Direttore Trasformazione Urbana: Paolo Ferraro

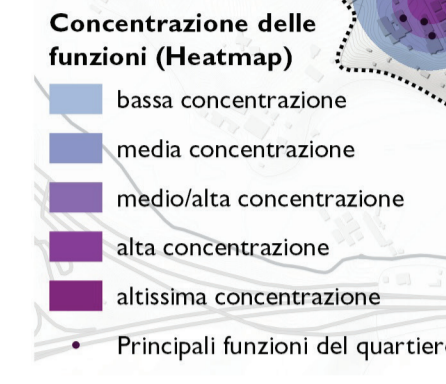
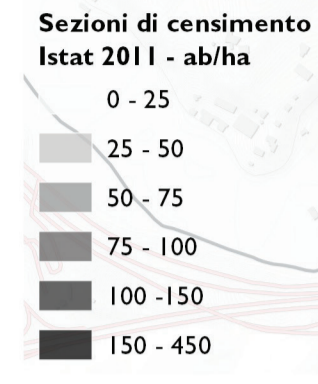
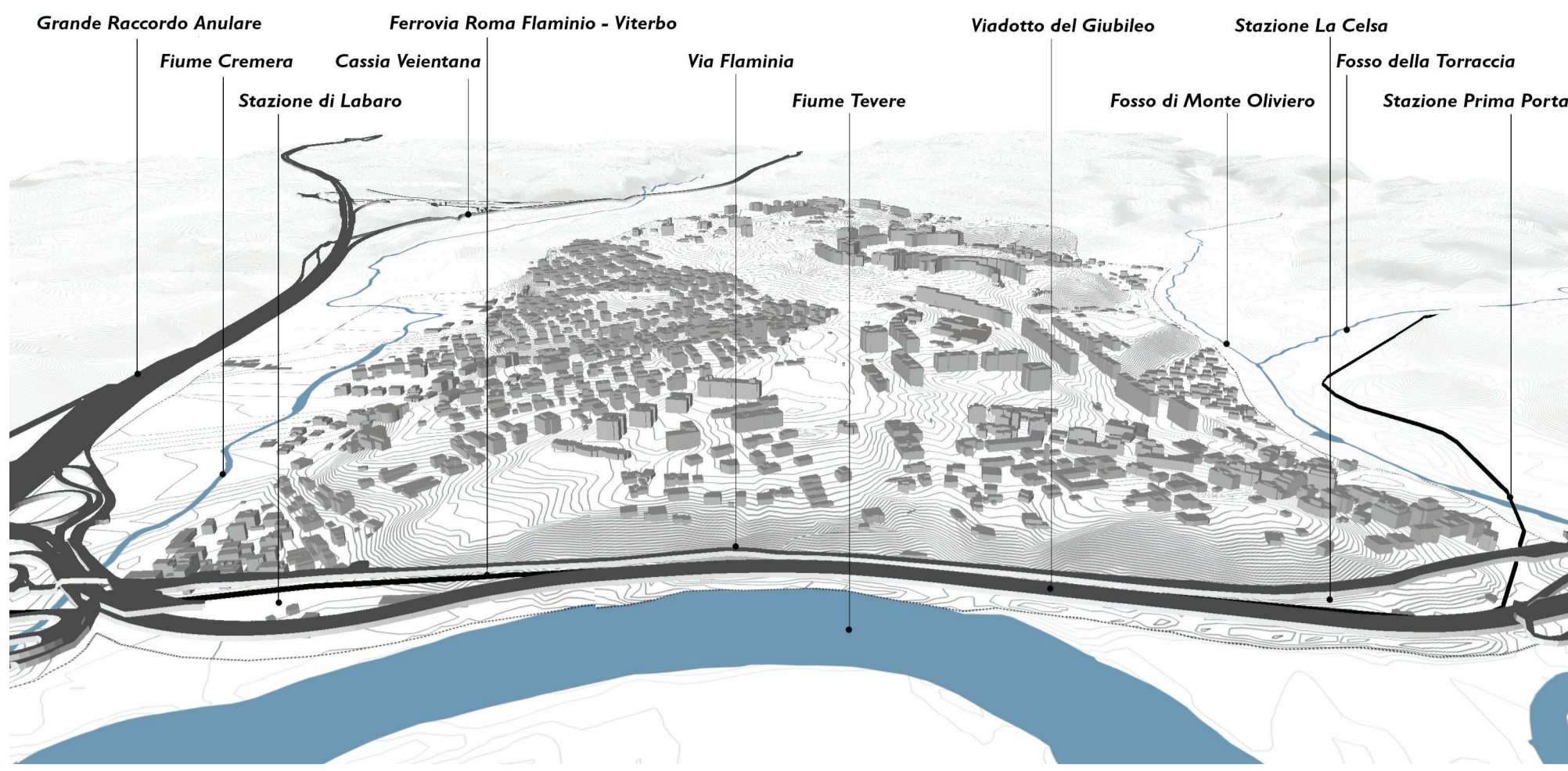
**Responsabile UNO del Procedimento:** Enrica De Paulis

**Municipio XV**  
Presidente con delega all'Urbanistica: Daniele Torquati  
Assessore Bilancio e Decentramento: Alessandro Cozza

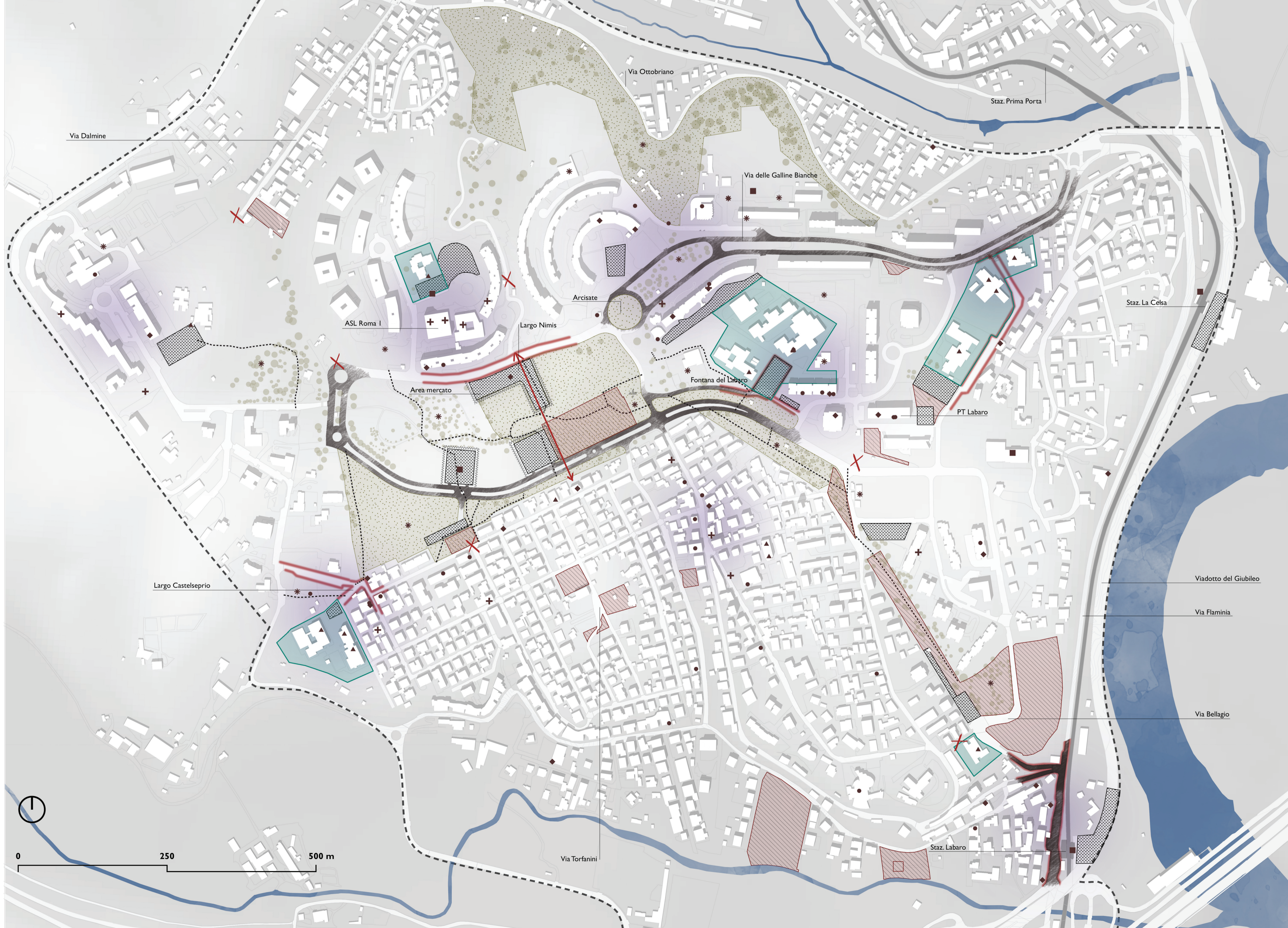
**Risorse per Roma SpA**  
Amministratore Unico: Simone De Santis  
Direttore Area Territorio: Massimo Mengoni  
Unità Pianificazione e Progettazione Urbana: Marco Tamburini

**Gruppo di lavoro**  
Staff dell'Assessore all'Urbanistica:  
Elena Andreoni  
Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica:  
Flavia Dipolone, Pietro Menichelli  
Risorse per Roma SpA:  
Mariangetta Meola (Responsabile di Progetto)  
Claudia S. Giordano, Cristina Campanelli

**Studio di progettazione U-Space**  
**Responsabile di progetto:**  
arch. Raul Enzo Fedeli  
**Gruppo di lavoro:**  
arch. Anna Paola Di Risio  
arch. Stefano Magauda  
arch. Giovanni Manco  
arch. Francesca Paola Mondelli  
arch. Matteo Prati  
arch. Daria Quaresima



Labaro, oggetto di nuova progettualità nell'ambito del piano di interventi per le "città dei 15 minuti", è una micro-città sufficientemente servita al suo interno con scuole e spazi verdi attrezzati, un ospedale di comunità, una biblioteca pubblica. È abbastanza connessa al resto della città, è a ridosso del GRA e ha due stazioni di ferrovia metropolitana. La distribuzione e il livello dei servizi di prossimità pubblici e privati sono sufficienti, quindi non siamo in presenza di un isolato quartiere dormitorio e sicuramente buone sono le potenzialità di miglioramento della vita cittadina con alcuni progetti mirati a rafforzare determinate tipologie di servizi e ad incentivare la percorrenza ciclo-pedonale. L'attraversamento da un lato all'altro del quartiere, sulla carta, potrebbe essere di 15 minuti a piedi. In pratica, tuttavia, gli ostacoli infrastrutturali e orografici e la scomodità di alcune percorribilità, come marciapiedi assenti o piccoli e attraversamenti difficili lo impediscono. Sicuramente l'attraversamento trasversale avviene con difficoltà e la possibilità di raggiungere tutti i servizi in pochi minuti è condizionata dalla scarsa connessione Nord-Sud. Le criticità più rilevanti riguardano le cesure fisiche, come il promontorio che divide Via Offanengo dall'edilizia informale vicina a Prima Porta o le cesure infrastrutturali, come la stretta vicinanza, ad Est di Via Flaminia, del Viadotto del Giubileo, della Ferrovia e del Tevere. La stessa Via Gemona del Friuli, pur essendo una bella strada alberata di scorrimento, così com'è stata progettata spezza in due il quartiere. Ci sono poi aree di elevato degrado, puntuate e diffuse, e di difficile accessibilità, come l'area della Stazione di Labaro. Troppo alta la densità abitativa nei nuclei di edilizia informale e strette le vie, ma comunque in grado di accogliere piccoli negozi su strada e altri servizi di vicinato. Molte, invece, le aree sottoutilizzate, soprattutto spazi di sosta cementificati e tante aree verdi residuali e centrali. Questi luoghi auspicano non solo una maggior cura, ma anche l'introduzione di funzioni integrate, ovvero una multifunzionalità di progetto, per invogliarne l'uso della cittadinanza. Altre vere e proprie cesure sono le tre aree di scavo all'interno della collina verde nell'area centrale tra via Gemona del Friuli e Largo Nimis, a ridosso del Parco di Marta Russo. Si tratta di brusche interruzioni del paesaggio, che oltre ad incidere sul decoro dell'area verde centrale, naturalisticamente bella, ne limitano anche la possibilità di un uso migliore. È qui che può intervenire con efficacia non solo un progetto di rifunzionalizzazione delle aree stesse, ma anche il "disegno urbano" che il modello della città dei 15 minuti chiama in causa. Trattare queste cesure paesaggistiche e funzionali con un buon disegno di progetto è rilevante ai nostri fini. Altrettanto importante è trattare le altre piccole cesure legate alla carrabilità. Anche le aree scolastiche richiedono una riorganizzazione puntuale degli spazi e dei flussi, sia per migliorarne l'accessibilità sia per invogliarne un uso maggiore fuori dall'orario scolastico.



- LEGENDA**
- Area di progetto
  - Alberature esistenti
  - Area di forte congestione veicolare
  - Barriere infrastrutturali
  - Aree di scavo in ambito parco
  - Spazi verdi sotto-utilizzati
  - Spazi aperti privati con potenziale uso pubblico
  - Ampie aree asfaltate a carattere monofunzionale
  - Aree scolastiche
  - Percorsi pedonali informali
  - Aree di concentrazione di servizi
    - ▲ Scuola
    - + Salute e cura
    - Sport e attività all'aria aperta
    - Infrastrutture territoriali
    - ◆ Commercio
    - Altri servizi e funzioni
  - Strade e percorsi privi di collegamento
  - Mancanza di attraversamento

